

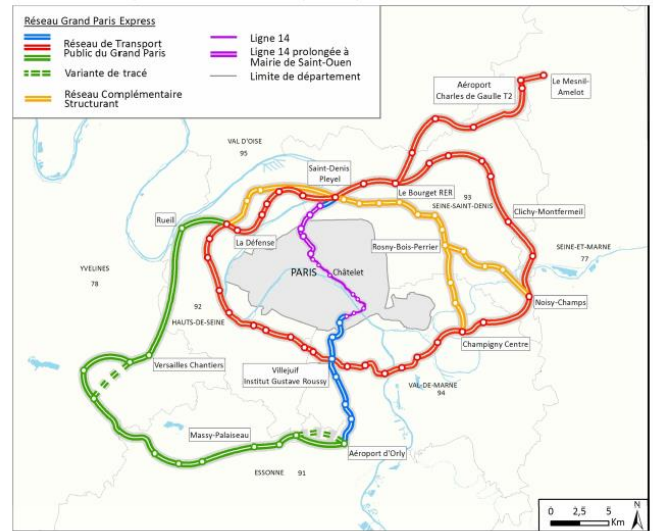
## Histoire de la ligne 18

### Un métro en rocade en Ile-de-France : une question déjà ancienne

Le réseau de transport en commun francilien s'est développé depuis plus d'un demi-siècle selon une logique en étoile. A partir des années **1980**, avec l'émergence de pôles économiques en dehors des murs de la capitale, la demande de transports de banlieue à banlieue s'est affirmée progressivement. Les pouvoirs publics ont alors amorcé une réflexion sur la création de nouvelles lignes de transports en commun en rocade, et plusieurs projets ont ainsi été envisagés dont le projet de la ligne 18 aujourd'hui.

### Une nécessité de créer des liaisons de banlieue à banlieue

En **1990**, le « livre blanc sur l'Ile-de-France », prélude à la révision du Schéma Directeur régional, a fait ressortir la nécessité d'améliorer de façon significative l'offre de transports en commun sur les liaisons de banlieue à banlieue. Le projet de « rocade des pôles » visait à soutenir le développement polycentrique de l'agglomération parisienne, en desservant ses principaux pôles avec un réseau de métro structurant offrant une desserte espacée et une vitesse commerciale élevée (55-60 km/h).

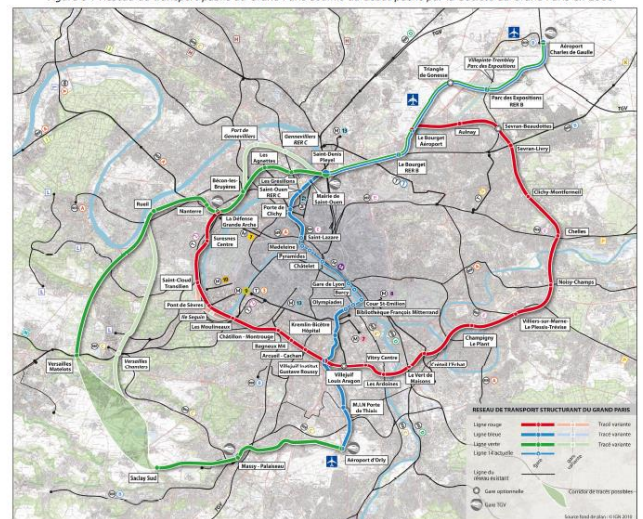


### Le projet du Grand Paris avant le débat public

Dans sa conception, le projet du Grand Paris s'appuie sur la création d'un nouveau réseau de transport en commun structurant au sein de la région Ile-de-France, dénommé « réseau de transport public du Grand Paris ». La **loi du 3 juin 2010** en indique les principales caractéristiques et crée l'établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, maître d'ouvrage du projet : la **Société du Grand Paris**.

Ce projet ambitionne de créer un nouveau réseau de métro automatique de grande capacité en rocade, reliant entre eux les principaux pôles de l'agglomération et Paris. Le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris a eu lieu entre **octobre 2010 et janvier 2011**. On retiendra quelques chiffres qui attestent de son ampleur et de l'intérêt porté par les citoyens d'Ile-de-France au projet : 15 000 participants aux 55 réunions publiques, 255 cahiers d'acteurs, 518 avis du public, 171 contributions, près de 200 000 connexions au site Internet du débat, 835 questions posées sur ce dernier, une importante participation des élus locaux.

Figure 5 : Réseau de transport public du Grand Paris soumis au débat public par la Société du Grand Paris en 2010



### L'accord Etat-Région et l'émergence d'un projet partagé

Pour répondre à la demande de créer un projet commun de développement des réseaux de transport collectif pendant les débats publics, l'Etat et la Région ont conjointement rédigé un **protocole relatif aux transports publics en Ile-de-France**, présenté le **26 janvier 2011** dans lequel ils s'accordaient en grande partie sur un projet convergent de réseau désormais intitulé « Grand Paris Express ».

### Le réseau défini à l'issue du débat public : l'acte motivé du 26 mai 2011

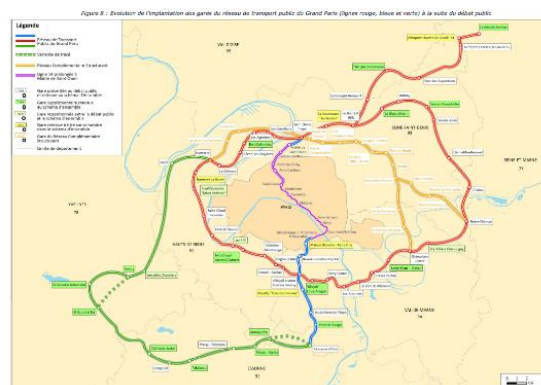
La Société du Grand Paris a exposé et justifié les modifications apportées au réseau de transport public du Grand Paris en tirant les conséquences du bilan du débat public dans un acte motivé approuvé à l'unanimité par son conseil de surveillance, en date du **26 mai 2011**.

A la suite du débat public, des évolutions concernant la ligne 18 ont été retenues comme :

- les caractéristiques de la liaison Orly – Versailles, avec desserte par un métro automatique à capacité adaptée, susceptible d'évoluer avec les besoins de transport et le séquençement de la mise en œuvre de la liaison Orly – Versailles – Nanterre concernant la ligne 18,
  - les tracés et implantation prévisionnelle des gares.
- **Les études et les procédures relevant de la Société du Grand Paris et du STIF (2011-2013)**

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été **approuvé par décret en Conseil d'État le 24 août 2011**.

**Pour le réseau de transport public du Grand Paris**, des études de faisabilité réalisées en 2011 et en 2012 ont précisé les caractéristiques techniques du projet en prenant pour base les orientations du schéma d'ensemble (principes d'organisation des lignes, positions des gares).



- **Le « Nouveau Grand Paris » (mars 2013)**

Le **1er septembre 2012**, une mission a été confiée à M. Pascal Auzannet, visant à évaluer les coûts du projet et à élaborer des propositions pour un calendrier de réalisation à la fois techniquement réaliste et financable. Les conclusions de cette mission ont été présentées le **13 décembre 2012**. Ces orientations ont été présentées le **6 mars 2013** par le Premier ministre sous l'appellation « **Le Nouveau Grand Paris** ».

**Trois ensembles de projets constitutifs du Grand Paris Express** sont définis dont des métros automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement, concernant notamment la ligne verte (**ligne 18**) entre Orly et Versailles.

En matière de calendrier, le « Nouveau Grand Paris » présente un échéancier de mise en service progressive depuis 2013 jusqu'à l'horizon 2030.

- **Le tracé et l'insertion du programme**

La ligne verte **Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers – Nanterre La Folie** assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grands bassins d'habitat et d'emplois des Yvelines, de l'Essonne et celui de la Défense, reliés aux principaux pôles de transport de l'ouest et du sud parisiens. Elle doit améliorer de manière significative l'accessibilité d'un territoire ayant vocation à devenir l'un des secteurs-clés au niveau du Grand Paris et au niveau national en matière de recherche et d'enseignement supérieur.

- **Calendrier**

Le réseau Grand Paris Express sera mis en œuvre de manière concomitante avec la réalisation des projets de transports en commun inscrits au Plan de mobilisation, ainsi qu'avec les investissements visant à améliorer la fiabilité de l'exploitation des réseaux existants. Les lignes seront construites et mises en service au fur et à mesure, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue.

L'identification des tronçons faisant l'objet des différents horizons de mise en service tient compte de leur capacité à être exploités efficacement en situation intermédiaire, ainsi que des priorités qui ont été mises en évidence lors des débats publics et des échanges intervenus ultérieurement avec l'ensemble des acteurs territoriaux.

#### **Chantiers de la ligne verte (ligne 18) :**

- Phase 1 : Mise en service de la section entre Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin ou Orsay – Gif en 2024
- Phase 2 : Mise en service de la section entre CEA Saint-Aubin ou Orsay – Gif et Versailles Chantiers en 2030.

A l'horizon 2030, l'ensemble des lignes 14, 15, 16, 17 et 18 telles que présentées dans le cadre du « Nouveau Grand Paris » sera réalisé. Les tronçons de Versailles Chantiers à Nanterre La Folie et de Saint-Denis Pleyel à Nanterre La Folie via Colombes et La Garenne-Colombes seront réalisés ultérieurement et ajouteront environ 25 km de ligne supplémentaire à terme.

Dans sa configuration Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers – Nanterre La Folie, la ligne verte aura une longueur totale d'environ 50 km.